

29.07.2023

Aktueller Nachtzug-Newsletter von Joachim Holstein

Liebe Freundinnen und Freunde der Nacht- und Autozüge,

große Medien haben ein Thema aufgegriffen, das Nachtzug-Nutzern seit vielen Jahren auf den Nägeln brennt: die Preise von Fernreisen per Bahn und per Flugzeug. Greenpeace hat 112 europäische Verbindungen an jeweils 9 verschiedenen Tagen verglichen: in 71 Prozent der Fälle war die Bahnreise teurer als die Flugreise, unrühmlicher Spitzenreiter ist die Verbindung zwischen London und Barcelona: bis zu 384 Euro per Bahn, aber schon ab 12,99 Euro per Flugzeug.

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/greenpeace-klimafreundliche-bahn-ist-meist-teurer-als-der-klimakiller-flugzeug-a-f22b08aa-62c2-4bbb-9adf-b8b7f9ded952>

<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/greenpeace-flugreisen-bahntickets-alternative-klimaschutz-preise-100.html>

<https://www.derstandard.de/story/3000000179418/zugfahren-ist-in-europa-bis-zu-30-mal-teurer-als-fliegen>

Warum ist das so?

- a) der Flugverkehr wird durch Verzicht auf angemessene Besteuerung der verbrauchten Energie subventioniert
- b) der Flugverkehr wird durch Verzicht auf angemessene Bepreisung der angerichteten Umweltschäden subventioniert
- c) der Flugverkehr wird durch Förderung von Regionalflughäfen (die gerne von Billigfliegern genutzt werden) subventioniert
- d) der internationale Flugverkehr wird durch Verzicht auf Umsatzsteuer subventioniert

Diese umweltschädlichen Subventionen werden oft von denen als völlig selbstverständlich verteidigt, die Zetermordio schreien, wenn bei der Bahn die Forderung nach einer Anschubfinanzierung für eine neue Verbindung oder die Anschaffung von Rollmaterial erhoben wird - dann sind „Subventionen“ plötzlich ganz, ganz böse.

Dabei wäre ohne Subvention keine einzige Rollbahn - und auch keine einzige Autobahn - gebaut worden.

Gleichzeitig ist der europäische Bahnverkehr durch die „Liberalisierung“ zersplittert worden - an die Stelle der Kooperation aller Staatsbahnen ist eine erbitterte Konkurrenz zwischen den meisten Staatsbahnen und den aufkommenden Privatbahnen getreten, und dadurch gibt es so gut wie keine durchgehenden Fahrscheine (und Sparpreise) bei Reisen über eine oder gar mehrere Landesgrenzen.

Die Studie ist bei Greenpeace abrufbar:

Kurzfassung (17 Seiten) auf Deutsch:

<https://www.greenpeace.de/publikationen/Preisvergleich Dt 230720.pdf>

Komplettfassung (136 Seiten) auf Englisch:

<https://www.greenpeace.de/publikationen/report-ticket-prices-of-planes-vs-trains-in-europe.pdf>

Das europäische Netzwerk „Back on Track“ hat dazu in den letzten Wochen einiges publiziert: die DB hat die Trassengebühren nachts gesenkt, und mit weiteren Anpassungen an das, was beim Fliegen Standard ist, könnten Reisende viel preiswerter Bahn fahren als bisher:

<https://back-on-track.eu/de/db-netz-hat-etwas-ubrig-fur-nachtzuege/>

Gute Voraussetzungen für unsere Forderung: Mit einer Absenkung der Trassenpreise für das Nachtzugsegment auf die Höhe der direkten Kosten die Wettbewerbsfähigkeit von Nachtzügen spürbar zu verbessern und das Angebot damit perspektivisch für breitere Bevölkerungsschichten zu öffnen!

<https://back-on-track.eu/de/nachtzuege-koennten-guenstiger-sein/>

Wir haben festgestellt, dass die Festsetzung eines Mehrwertsteuersatzes von 0 % auf grenzüberschreitenden Strecken und die Senkung der Trassenpreise² den Fahrpreis je nach Fahrgastprofilszenario um 3 % bis 48 % senken können. Im Durchschnitt beträgt die Fahrpreisreduzierung für alle Nutzertypen auf den untersuchten europäischen Strecken 15 %.

<https://www.transportenvironment.org/discover/new-study-solo-travelers-could-save-up-to-20-on-the-cost-of-night-train-tickets-in-europe/>

<https://back-on-track.eu/de/studie-nachtzuege-koennten-deutlich-guenstiger-werden-fuer-familien-dreistellige-ersparnisse-bei-grenzueberschreitenden-reisen-moeglich/>

Eine vierköpfige Familie könnte bei einer Hin- und Rückreise von Berlin nach Neapel per Nachtzug bis zu 167 Euro sparen. Gleichzeitig fallen für diese Bahnreise gegenüber dem Flug rund 3 Tonnen weniger Emissionen für die gesamte Familie an.

Der Berliner „Tagesspiegel“ hat die Preisunterschiede und die Studie in seiner Berichterstattung aufgegriffen:

<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/deutsche-bahn-foerdert-nachtzuege-ein-kleines-bisschen>

<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/wie-nachtzuege-rasch-preiswerter-werden-koennen>

Ein anderes ständig wiederkehrendes Thema ist der Mangel an Fahrzeugen, da vor allem Deutschland und Frankreich in den letzten Jahrzehnten zu wenig (genaugenommen: keine) Wagen für Nachtzüge gebaut haben. Alles, was noch lauffähig ist, rollt derzeit auf der Schiene, Reserven gibt es so gut wie nicht, und wenn ein Wagen kaputtgeht, gibt es als Ersatz höchstens einen Sitzwagen. Viele haben immer wieder darauf hingewiesen, dass der Bedarf an Nachtzügen viel höher ist als das Angebot. Aber vor allem die DB und die Bundesregierung als Vertreterin der Eigentümerin Bundesrepublik Deutschland stellen sich

nach wie vor taub, wenn Bahn-Initiativen und Verbände fordern, dass sie den Bau von Wagen in Auftrag gibt, frei nach dem Motto »Warum 50 Millionen für Nachtzugwagen ausgeben, wenn wir 50 Milliarden für unsinnige Tunnelprojekte in Stuttgart, München, Frankfurt und Hamburg brauchen?«

Nun hat neben der Schweizer Presse

<https://www.luzernerzeitung.ch/wirtschaft/reisen-verspaetungen-fehlende-schlafwagen-dreckige-wcs-die-nachtzuege-aus-der-schweiz-bieten-ungewollte-abenteuer-ld.2492082>

auch der »Spiegel« das Thema aufgegriffen und den Bahnblogger Lennart Fahnenmüller interviewt. Er warnt vor dem Wagenmangel:

<https://www.spiegel.de/reise/europa/lennart-fahnenmueller-ueber-nachtzuege-in-europa-ich-rate-zum-blick-nach-italien-a-262c3f5f-ea36-4d7b-8788-1666690fdba3>

*»Wenn es keine neuen Wagen gibt, ist das Comeback der Nachtzüge bald vorbei«
Mangelhafter Service, fehlende Wagen, schlechte Verbindungen: Der begeisterte Nachtzugfahrer Lennart Fahnenmüller sagt, was ihn nervt, welche Strecken echte Highlights sind und was er Reisenden rät.*

Bei dieser Gelegenheit verweise ich auch gerne auf Buchungstipps - auf Neudeutsch »Travelhacks« aus derselben Quelle:

<https://www.reisereporter.de/tipps-und-tricks/travelhacks/fuer-50-euro-mit-dem-zug-ans-mittelmeer-das-geht-tatsaechlich-3EN2RT43ORJNDKFLUB4NRTXPH6.html>

<https://www.stern.de/reise/guenstige-bahntickets--mit-diesen-tricks-wird-das-bahnfahren-guenstiger-33539824.html>

Bei meinen eigenen Blog-Beiträgen ist zur Zeit Rückschau angesagt:

Vor 15 Jahren starteten Beschäftigte der DB European Railservice GmbH (DB ERS) die erste massive Kampagne zur Rettung der Nachtzüge: Im Dezember 2008 wurde der Nachtzug von Hamburg nach Paris via Bremen, Dortmund und Brüssel eingestellt. Wir setzten uns unter dem Motto »Wir wollen nach Paris und nicht an die Börse« erst für seine Rettung und dann für seine Wiederkehr ein. Ab Dezember 2010 gab es wieder eine Nachtverbindung Hamburg-Paris, allerdings über Mannheim und Saarbrücken oder Strasbourg. Und die stand für Dezember 2014 genau wie die Schwesterzüge aus Berlin und München auf der Streichliste, nachdem fünf Wochen zuvor schon der Nachtzug von Kopenhagen nach Süden gestrichen worden war, was große Proteste zur Folge hatte.

Einige Kolleginnen und Kollegen hatten sich Fahrkarten für diese letzte Fahrt gekauft, um an den Unterwegsbahnhöfen Flashmobs durchzuführen und in Paris mit den französischen Aktiven gemeinsam zu protestieren.

<https://buergerbahn-denkfabrik.org/rail-blog-135-joachim-holstein/>

Die letzten Beiträge zuvor behandelten die Proteste im September 2014 rund um die Bundestagsdebatte über Nachtzüge, die Maßnahmen der DB, um unbequeme Botschaften zu unterdrücken, und meine Stellungnahme zur Anhörung des Bundestagsausschusses vom Januar 2015 zum Thema Nachtzüge. In den nächsten Wochen (normalerweise jeweils samstags) werden der zweite Teil der Stellungnahme von 2015, meine Stellungnahme zur neuen Anhörung vom Februar 2017 (als die ÖBB die Hälfte der DB-Nachtzuglinien

übernommen hatten und mit Kurt Bauer einen der Sachverständigen stellten) sowie meine Präsentation auf den »Horber Schientagen« von 2017 folgen.

<https://buergerbahn-denkfabrik.org/rail-blog-112-joachim-holstein/>

<https://buergerbahn-denkfabrik.org/rail-blog-118-joachim-holstein/>

<https://buergerbahn-denkfabrik.org/rail-blog-124-joachim-holstein/>

<https://buergerbahn-denkfabrik.org/rail-blog-129-joachim-holstein/>

Und zum Schluss ein Aufruf an alle, die sich noch nicht bei »Back on Track« engagieren:

Das europäische Netzwerk »Back on Track«, das aus den Aktivitäten der Nachtzug-Aktiven der letzten zehn Jahre entstanden ist, ist in einigen Ländern als nationale Organisation - in Belgien und Deutschland jeweils als eingetragener, gemeinnütziger Verein, in Frankreich als »Oui au train de nuit« usw. - organisiert und ist in anderen Ländern dabei, sich dort ebenfalls organisatorisch weiterzuentwickeln. Auf der iberischen Halbinsel geschieht das unter dem gemeinsamen Namen »Back on Track Iberia«. Im Alpenraum gibt es derzeit viele Nachtzug-affine Menschen in der Schweiz, von denen einige bereits bei umverkehr oder im Verkehrsclub VCS aktiv sind; in Italien (vor allem im Raum Lombardei - Piemont - Ligurien) haben viele Personen diesen Newsletter abonniert, die in Gewerkschaften und anderen Organisationen aktiv sind, ferner gibt es in Österreich und Slowenien einige Interessierte, die gerne mit anderen gemeinsam sich für die Zukunft der Nachtzüge einsetzen möchten. Hier wird sich zeigen müssen, ob es auch dort jeweils Gruppen geben wird, die sich an Landes- oder Sprachgrenzen orientieren, oder aber ob es (zunächst) etwas wie »Back on Track Alpina« oder »Back on Track Transalpin« als Verbund geben wird, um in den jeweiligen Regionen die passenden Strukturen aufzubauen, denn neben der großen Gemeinsamkeit »umweltfreundlicher Verkehr mit internationalen Nachtzügen« gibt es spezifische Bedingungen in den einzelnen Ländern.

Wenn Sie sich gerne in Ihrem Heimatland (oder dort, wo Sie arbeiten oder studieren) engagieren möchten, dann bitte ich Sie um eine Nachricht an Back on Track:

<https://back-on-track.eu/groups/>

Dort finden Sie Informationen und Kontaktformulare der bestehenden nationalen Gruppen:

<https://back-on-track.eu/denmark/>

<https://back-on-track.eu/germany/>

<https://back-on-track.eu/belgium/>

<https://ouiautraindenuit.wordpress.com/>

<https://www.eurorailcampaig-nuk.org/>

Außerdem für die Schweiz und Italien:

<https://back-on-track.eu/switzerland/>

<https://back-on-track.eu/italy/>

Die Kontakte für »Back on Track Iberia« und Schweden sind noch nicht freigeschaltet, hier bitten wir um etwas Geduld.

Auch für Interessierte aus anderen Ländern gibt es aber die Möglichkeit, die Kontakte auf der europäischen Website zu nutzen:

<https://back-on-track.eu/become-a-member/>

Und ich verweise gerne wieder auf die von »Back on Track« herausgegebene europäische Nachtzug-Karte, die man bestellen und bei Veranstaltungen einsetzen kann:

<https://back-on-track.eu/night-train-map/>

Lassen wir die Nachtzüge rollen!

Herzliche Grüße aus Hamburg

Joachim Holstein